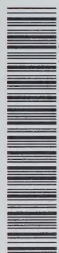


CAI
TA 150
- D 28



3 1761 11849598 5



MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE

September 11, 1984

DECISION NO. MV-ARFAA-222
(MV-84-1)

IN THE MATTER OF subsection 2(f) of the Atlantic Region Freight Assistance Regulations (SOR/69-370) wherein "outward movement" is defined as:

" 'outward movement' means the transportation of goods on a single through bill of lading by a trucker from a point within the select territory to a point in Canada outside the select territory but does not include the transportation of goods that are being imported into Canada and are in transit to the point of final delivery or the transportation of goods that are exported from Canada;"

IN THE MATTER OF the eligibility for subsidy of certain movements of peat moss, pursuant to the Atlantic Region Freight Assistance Regulations, as claimed by Transport Morneau Inc.; and

IN THE MATTER OF the application of subsidies to materials that are transported from the select territory to border points in Canada with a final destination in the United States of America.

File No.: MV-83-79

Hearing held in the Hall, Hotel/Motel St-Louis Ltée,
473 Lafontaine Street, Rivière-du-Loup, Quebec, Tuesday, January 10, 1984,
at 13:30 local time.

PANEL

J.G. Drainville

Chairman

B.R. Wolfe

Commissioner

J.L. Bourret

Commissioner

DECISION NO.

APPEARANCES

W.O. Fedoryk

Commission Counsel

Guy Sirois

for Transport Morneau Inc.,
Day & Ross Inc.,
Association du Camionnage
du Québec

Michel St-Hilaire

for Tourbières Premier
Limitée

Jacques Dufresne

for le Bureau des Tarifs du
Québec Inc., Transport
D'Anjou Inc.

Gilbert Morin

for Tourbières Lambert

Paul Théberge

for Tourbières de
St-Fabien

By notice dated December 14, 1983, the Motor Vehicle Transport Committee set down the matters, set out hereinabove, for hearing. The Public Hearing convened in Rivière-du-Loup on January 10, 1984, as set out in the Notice.

Mr. Lucien Bélair, Head of Highway Transportation for the Commission, having been appointed pursuant to sections 81 and 82 of the National Transportation Act to conduct an inquiry into the operations of Transport Morneau Inc. (hereinafter "Morneau") in respect to the movement of peat moss, testified at the hearing. Mr. Bélair stated that he conducted his inquiry into the movement of peat moss in the latter part of October and early November, 1983. Following is a resume of the evidence of Mr. Bélair and of his report, tendered in respect to the inquiry he conducted.

The inquiry was conducted within the ambit of the definition of an "outward movement" of the Atlantic Region Freight Assistance Regulations, C.R.C. 1979-1483 and the eligibility of certain movements for subsidy pursuant to the said Regulations.

During the course of his investigation, he visited the terminal of Morneau at St. Arsène, Quebec; the plant of Tourbières Premier Limitée (hereinafter "Premier") at Rivière-du-Loup; the operation of la Tourbe du St. Laurent, also at Rivière-du-Loup; the warehousing facilities, prior to June, 1983, of Premier Brands Inc. at Lacolle, Quebec, and the warehousing facilities, subsequent to June 9, 1983, of Premier Brands Inc. at

DECISION NO.

Boucherville, Quebec; the terminal of Transport André Boire Limitée of Boucherville, Quebec; the offices of the Quebec Transport Commission and the Quebec Tariff Bureau Inc., both in Montreal; Canada Customs at Blackpool, Quebec; the United States Customs at Rousses Point, N.Y., United States; the offices of the New York State Troopers at Platsburg; the office of A.N. Deringer, United States; Customers Brokers at Rousses Point, N.Y., and the offices of the Motor Vehicle Registration Bureau of New York at Platsburg, N.Y.

Mr. Bélair indicated that Morneau which was incorporated in 1973 is a duly licenced motor carrier, subject to the provisions of the Quebec General Order On Trucking and the federal Motor Vehicle Transport Act. It operates pursuant to authorities granted to it by the Quebec Transport Commission. It holds Certificate No. 761 issued by the Canadian Transport Commission under the Atlantic Region Freight Assistance Regulations. Denis Morneau holds 287 shares of the company, his wife Huguette one share, his son André another and Gaston Pelletier, his agent, still another share. The business is run by Denis Morneau and his son, who is his right hand man. Morneau's operation is out of St. Arsène, Québec. The company has twelve tractors, five stake trucks, thirty-two trailers, five flat beds and two refrigerated trailers. It employs twenty-two persons, twelve of whom are drivers. Its main clients are Premier, la Tourbe du St. Laurent, Société Coopérative Agricole de la Région de Rivière-du-Loup and F.F. Soucis Inc. The main products that Morneau transports are peat moss, potatoes and paper.

Morneau has been transporting for Premier for five to six years, however, only in the last three on a more steady basis. Morneau trailers, which are left in Premier's yard on a regular basis, are loaded at Rivière-du-Loup and St. Arsène, by Premier, and transported to Lacolle, Montreal, Quebec City, and in general the Quebec region. No contract, either written or verbal, exists between Morneau and Premier. During the busy period, Morneau hauls approximately a trailer a day for Premier. The latter prepares the bill of lading and a Mr. Gendron, on behalf of Premier Brands Ltd. or his assistant, signs the receipt for delivery at Lacolle. Of the peat moss Morneau hauls, 60% is destined for the Montreal region, 20% for other points in the Province of Quebec, and 20% for Lacolle. The trucker indicated that it does not have any knowledge respecting the ultimate destination of the material that is shipped to Lacolle, for it delivers the goods to that point and the trailers are unloaded by Premier. He does not know what importance the warehousing facilities have in the scheme of operations by Premier.

The accounting system, as explained by Morneau, is that pro-bills are rated and checked by a clerk and then rechecked by another person for accuracy. The bills are then entered into the computer and major clients are invoiced once a week while the remainder are invoiced once a month. Charges respecting movements for each month are sent to all customers. As accounts are paid they are cancelled in the computer. Invoices and

DECISION NO.

copies of cheques or cheque stubs are then segregated according to each client's file.

A typical movement of peat moss for Premier is where the telephone rings at Morneau, with the former on a line inquiring whether the trucker can accept a load for Lacolle. The dispatcher decides whether or not he can accept the movement. The decision is dependent on the availability of a trailer and a back-haul load from Montreal. If the movement is accepted, the Morneau trailer, left in the Premier yard, is loaded by the shipper. Upon completion of loading, Premier fills out a bill of lading which is picked up by car and delivered to Morneau, where the pro-bill is prepared for the movement. Later that evening a driver is assigned by Morneau to pick up the trailer and haul it to Lacolle.

The goods are delivered to the Premier Brands Inc. facilities at Lacolle where Mr. Gendron or his assistant signs the pro-bill accepting delivery. The material is unloaded by Premier Brands Inc. personnel.

Mr. Bélair also visited Premier where, at the head office of the company in Rivière-du-Loup, he held meetings with Mr. Bernard Bélanger, President of the said company, and Mr. Jean Proulx, Public Relations Manager (Transport). Premier, which is the center of a complex number of peat moss operations, was established in 1938 and, until 1978, was under the control of American interests. A number of subsidiary companies include Premier Brands Inc. of New Rochelle, New York, United States, which was established to handle sales in the United States; la Tourbe du St. Laurent Ltée; Tourbières de Sept-Îles Ltée; and Tourbières de Point au Père (1983) Inc.

As orders are received by the sales staff, they are conveyed to Premier at Rivière-du-Loup, which then decides the plant from which the material will be expedited and the carriers to be used. For the most part the operation is conducted on a day to day basis filling out orders as they come in. Past sales figures are taken into account in projecting or forecasting requirements for a product. The unit price paid for a product includes the price of transportation, which is variable as it is dependent on the point of destination. Accordingly, where a consignee picks up a unit at Rivière-du-Loup, he would, for example, pay \$4.25. The price for the same unit would be \$5.15, should he pick it up in Montreal. The price of the product is constant. The price of transportation will affect the total price paid for a unit of goods, as that is the variable element, which depends on the destination of the item being shipped.

Eighty percent of the movements are handled by independent truckers with the remainder by for-hire carriers such as Transport Speribel, Cabano Transport Ltée, Day & Ross Limited, Transport Théberge Ltée and Transport D'Anjou Inc. At present, the company uses truck transport 99% of the time. In the past it had used railways extensively by way of box cars. However, numerous difficulties had been encountered with Canadian

DECISION NO.

National Railways in obtaining equipment and competitive rates. As a matter of fact, it was submitted that the railway does not appear to be interested in hauling for Premier at Rivière-du-Loup, and the present rate structure is such that, on the basis of sheer economics, it is better to bill traffic out of Rivière-du-Loup, as originating in New Brunswick, for the rate is cheaper even though the distance is greater. At Rivière-du-Loup, Premier decides on the routing of the traffic. In respect to the peat moss shipped to Lacolle, the company advised Mr. Bélair that it does not know in advance which specific bag will be sold domestically and which one will find its way to the American market. Of the material shipped to Lacolle, 95% finds its way to the United States market. Basically, Premier's operation is no different than that of other peat moss producers, although it is a major seller in the Canadian market, whereas all of the products of many other competitors are destined to the United States solely.

The basic purpose of the facilities at Lacolle is "stock piling" in order to better serve the requirements of the Quebec, Ontario, and the United States markets. Most orders are received on a very short notice. It is advantageous to have goods stored at Lacolle to serve as an inventory to supply the needs of those markets. Many truckers are reluctant to venture all the way out to Rivière-du-Loup for a load. There are, on the other hand, many independent truckers in the Montreal area who can be drawn upon to deliver goods. Thus it is evident that most of the material at Lacolle will be going to markets in the United States. All the goods moving out of Rivière-du-Loup are handled by Premier who, when an order is received, attempts to fill it by way of a direct delivery from the plant to the customer. Premier prepares the bill of lading, plus any other required documentation for export, and arranges for a trucker and delivery. When Premier receives an order that, due to the unavailability of a trucker, cannot be filled from the plant, it seeks to locate one who can handle the movement out of Lacolle/Boucherville and utilizes the inventory kept at these locations.

In respect to his visit to Premier Brands Inc. at Lacolle, Quebec, Mr. Bélair determined that the facility of the said company is not located at Lacolle, but at Blackpool, Quebec (St. Bernard de Lacolle) approximately eight miles away. The facility is situated within a thousand feet of the Canadian Customs office at the Canada/United States border. Premier Brands Inc. leases land from a Marcel Gendron, who owns a truck stop and the land behind it by the highway close to a United States border crossing point. There exists a lease between Premier Brands Inc. and Mr. Gendron for a term of five years, commencing September 1982, for the sum of \$11,000 per year for the facility, which consists of an open field behind the restaurant. Its size would be estimated as being five to ten acres and it is not fenced. There are no storage facilities on the leased land. Mr. Gendron said that, although Premier had wanted to sign a lease of ten years, he had insisted on the lesser term of five years. In June of 1983, however, Premier informed him of its intention to discontinue the operation at Blackpool as it will now be conducted out of Boucherville, Quebec.

DECISION NO.

Goods are delivered from Rivière-du-Loup by different carriers, and as they arrive in Blackpool, the trailers are parked in the compound. When Mr. Gendron receives orders from Rivière-du-Loup to send out a shipment, he will look for a trucker to handle the movement. Upon locating one, he will have that trucker's trailer backed to a trailer left in his yard and fills out whatever part of the order he can from that trailer. He may then have to go through other trailers, or the stockpile on the ground, to complete the specifics of a particular order. Mr. Gendron then prepares the required documentation for the movement, sends it on its way, and forwards all the remaining copies of the documentation to Premier at Rivière-du-Loup.

Mr. Gendron informed Mr. Bélair that he runs the operation on behalf of Premier Brands Inc. He hires the seven to eight men required to run the operation and Premier pays them directly. In addition to the revenue from the lease, Mr. Gendron receives a fee of \$25 for each movement that he puts through. When a trucker from Rivière-du-Loup arrives with a shipment, the trailer is simply unhooked in the yard and will usually remain there for one or two days, with a maximum of one week duration, before the goods are transferred to another trailer. Orders are received by telephone from Premier in Rivière-du-Loup. As he is in daily contact with truckers passing by, he is in a position to know who is available to transport a load, to what general area, and, upon receiving an order from Rivière-du-Loup, makes the required arrangements. Mr. Gendron did not understand the reasoning behind the move by Premier of discontinuing the operation at Blackpool and moving to Boucherville, as it already has a storage facility at a gas bar and restaurant operation strategically located on a major highway close to the Canada - U.S.A. border, through which American truckers pass by daily. These are truckers with whom he maintains daily contact and is aware of their availability to move a load. Mr. Gendron indicated that, as instructed, he prepared the commercial invoice to show that the material transported is being shipped from Rivière-du-Loup. Of the seven hundred truck loads received at Lacolle the previous year, only about four found their way back to be sold in Canada. The rest were exported to the United States.

The visit to Premier Brands Inc.'s facility in Boucherville, did not shed too much light, as that operation had only been moved there as of June 1, 1983. There had not been much activity at this location, as the peak months for peat moss movements are January to March of each year. Nevertheless, a tour of the facility was made. It consists of a fenced-in yard two to three acres in size with a steel shed at the back of the property in which were stored bags of Premier's goods. There were a number of trailers in the yard and also bags of Premier products stored on the ground out in the open. At the front of the facility was a small uninhabited building consisting of two offices at the front and garage facilities at the rear. There was no office equipment or office furniture in the building. The facility is located just off Highway 20 in an area where numerous transport warehouses are located.

DECISION NO.

In visiting the facilities of Transport André Boire Ltée (hereinafter "Boire") a few kilometers away, it was learned that this company now provides the same service to Premier as Mr. Gendron did in Blackpool, Quebec. Boire, however, is also a carrier of peat moss which has transported goods for Premier from Rivière-du-Loup to points in the eastern United States. In the year 1982, Boire hauled 413 movements for Premier. Boire, as Gendron did, runs Premier's warehousing facilities at Boucherville, hires the people required for this operation, prepares the required documentation and receives a fee of \$25 for each movement it puts through. It is to be noted, however, that unlike the commercial invoices prepared at Lacolle, the ones that Boire prepares show the point of origin as being Boucherville, Quebec.

Visits to other locations by Mr. Bélair indicated that, as the goods shipped consist of peat moss, there does not appear to be much concern registered by the appropriate authorities. In the Province of Quebec, a permit is required to transport peat moss. However, anyone making an application for such is usually granted one. Trucks are supposed to stop at the Canadian Customs at the border and leave a copy of a form called B-13. However, some just drive on through without making the stop. The United States Customs simply collect the commercial invoice from the trucker at the border. They do not verify the origin of the movement but only ensure that no material other than that which is specified, is brought in. The concern in the United States is not with what is being transported, but primarily with the weight of the movements; that it does not exceed the limits imposed by the State, and that it has the proper certification, and taxes are paid for carrying that weight of load that is being transported.

Mr. Bélair was able, as a result of his inquiry, to formulate certain conclusions that he believes should be borne in mind.

1. Premier is a producer of peat moss that sells most of its products to the United States Market. Premier Brands Inc. has been set up solely for the purpose of marketing Premier's products to the United States.
2. Premier Brands Inc.'s warehouse facilities were not located at Lacolle but Blackpool, Quebec. This operation was basically trailer to trailer. Of 700 movements handled last year, only about five remained in Canada.
3. The reasons for facilities, whether at Blackpool or Boucherville, are that:
 - (i) they provide the shipper with the opportunity to expedite movements that it may not do otherwise; and
 - (ii) it gives the shipper a better chance to be competitive and to fill orders as:

DECISION NO.

- (a) there is a lack of truckers able to handle movements directly from the point of origin in Rivière-du-Loup to the point of final destination in the United States,
 - (b) the majority of United States carriers making deliveries to Montreal are unwilling to venture as far afield as Rivière-du-Loup or are not licenced to do so, and
 - (c) truckers able to serve the United States market are readily available in the Montreal region.
4. The new warehouse facility at Boucherville, Quebec, appears to be structured to operate in the same manner as Blackpool. It is located on property owned by Boire, approximately forty miles by road from the United States border.
5. Boire operates extensively into the United States and conceivably can benefit by getting more business from Premier, by also moving materials from Boucherville, Quebec, to the United States once they are delivered to Boucherville. Where it could not handle a movement, it would arrange for another trucker to make the movement.
6. It also appears evident that the majority of movements to Blackpool are pre-destined to the United States. All of the orders are received by Premier in Rivière-du-Loup. The most desirable method of movement is direct to the United States. Mr. Bélanger did say that transporting to Blackpool is not as desirable as shipping direct. Breakage of bags, time consumed for unloading, and later reloading, as well as the cost of two segment movements make it the lesser appealing of the two. Most orders, however, are received on short notice where time is of the essence. Accordingly, where a trucker is not available to take a movement directly to the United States, Premier would then arrange for a local trucker to transport the material to Blackpool. Premier would also, at that time, instruct Mr. Gendron to arrange for a trucker to move the material to the final destination from Blackpool. There then follows the back to back transfer of goods from one trailer to another.
7. It stands to reason that where subsidy is paid to Morneau for movements such as the ones in question, it is the shipper who is benefitting from the lower rate charged to it. The truckers who are certified under the ARFAA program can then apply for the ARSAR benefits and thus provide the shipper with a further reduction.

DECISION NO.

8. It should further be noted that the traffic concerned in the specific claim before the Committee at this time has indeed been exported to the United States.

Mr. Gaston Pelletier gave evidence in his capacity as Vice President of Morneau. He stated that in respect to this company his role is to oversee operations in Montreal, some of the sales and act as a consultant on tariff and other matters. Mr. Pelletier is also President of a company called Freight Rate Consultants G.P. Limited.

Morneau has a total of thirty-two trailers which are stationed in many places. When Premier requires a movement it will call to inquire as to whether it may load one. Morneau will agree to have it loaded and moved. On occasion, Morneau will telephone Premier indicating that it has a delivery to Rivière-du-Loup and inquire as to whether it could be accommodated with a load on the outboard portion from Rivière-du-Loup to Montreal. Most often, Premier or another company, that Morneau contacts, will oblige, and this makes the operation more profitable by having full loads in both directions. A recent development has permitted the operation of truck trains wherein two trailers can now be pulled by one tractor. Thus, by moving two trailers at one time it makes its operation more profitable. The movements performed could be to the yard in Boucherville or, on the other hand, could be for specific orders for customers in the east such as Rona in Montreal. This would account for the differences in the pro-bills accompanying Mr. Bélair's report. The company does not see what merchandise is being transported because the trailers are loaded when they are picked up in the yard and are simply dropped off at the destination only to be picked up empty at a later time. Accordingly, the company can only go by what is set out in the invoice as being transported.

The company's forty-five foot trailers do not have access to the United States market as they will not be admitted due to a limitation of forty foot trailers. In addition, truck trains are not allowed beyond Montreal on Route 20. The company does not possess any permits to operate into the United States, however, it would be easy to obtain them. It does not know the ultimate destination of the goods it is transporting because all it has is the invoice which shows where to deliver the goods. It is customary in the trucking industry, when one receives an invoice, to prepare a pro-bill. It has always used the term "Lacolle" to denote the storage facilities near the border even though, technically, they may be eight miles from the town of Lacolle. The old name of Blackpool has disappeared and the area is generally known as Lacolle. Now that the train trucks are allowed only on Route 20, they may operate only as far as Boucherville, and may not continue to the other point or facility close to the border. Mr. Pelletier felt that it was incumbent on him, his duty to his client, to make the application that he made on behalf of Morneau. He related what transpired in the past and submitted that the National Transportation Act states that equality is to be given to all modes of transport. When one looks at tariffs, for example Tariff No. 5 to Niagara

DECISION NO.

Falls, the rate is \$517 for a movement. Canadian National, however, bills the customer \$496.32. This is the tariff rate minus the subsidy applicable. Taking the concept of equality of various forms of transport, the subsidy should be available to Morneau because the movements to Lacolle are the same in all respects as those that are made by the railways except that, in the case of the former, it is by truck using roads while in the latter it is by rail.

Mr. Bernard Bélanger, President of Premier, testified that one of his duties as President is to oversee the workings of the company and to assure that it is well administered. He is, as well, in charge of the general operations of the company. When Mr. Bélair visited the facility at Lacolle, it was still in operation and supervised by Mr. Gendron. It was, however, operating on a partial basis only. The address of the Montreal based facility had been changed, two or three months previously, to Boucherville. Premier still has a lease that is in effect, with Mr. Gendron at Lacolle, as well as leasing and paying for facilities at Boucherville. In 1982, the existing contract with Mr. Gendron expired and the lease was renewed for another five years. It is a similar arrangement to that at Boucherville. His company maintains inventories at both points. For example, in October 1983 at Lacolle, it had an inventory of 6,000 bags of peat moss at a value of \$25,000, while at Boucherville it had an inventory of 40,000 bags valued at \$100,000. This is the inventory of the goods that were transported to those two locations, but were not sold. It formed part of the inventory of Premier. This stocking of goods is required at Lacolle and Boucherville to give the company better access to trucks. During the winter, there are never enough trucks in the Rivière-du-Loup area to satisfy the demands of the shippers. Therefore, Premier entered into leasing arrangements for facilities near Montreal where an inventory is kept for the United States, Ontario and Quebec markets. Accordingly, at Montreal there is an inventory of 53,000 bags of peat moss that are not sold in order that, in March and April, when the demand is greater than what can be supplied out of Rivière-du-Loup, one may tap the inventory in Montreal. There are many American truckers transporting goods from the southern United States to Montreal who would otherwise be returning empty. It is to the company's advantage to have facilities in the Montreal area where these truckers, with empty rigs, will back haul peat moss to customers in the United States. Accordingly, when an order is received and cannot be shipped directly from Rivière-du-Loup, the people in Montreal attempt to locate an American trucker who will take a load back to a particular customer in the United States. Upon locating one, he is loaded for transport at one of their Montreal facilities.

Mr. Bélanger testified that Canadian National is not interested in providing service to him out of Rivière-du-Loup or even providing him with such a tariff or tolls.

At Rivière-du-Loup, two thirds of the stock is in sheds while one third is out in the open. At Boucherville, the company can stock 150,000

DECISION NO.

bags of peat moss. It could also stock the same amount at Lacolle. They are on the telephone with their facility in Montreal, two or three times a day. As the time for expediting is very critical, they cannot wait a week, fifteen days or three weeks for a truck. When the customer gives an order, he wants to see his merchandise. The company, therefore, has to expedite the goods as quickly as possible. Therefore, as soon as the Boucherville facility expedites a movement, it communicates this information to Rivière-du-Loup which in turn sends the information to New York to advise that a particular order has been filled.

Mr. Jean Proulx, who is in charge of transport rationalization for Premier, testified that the invoices filled out by Boire should be filled out in the same way as they were filled out in Lacolle, in that Rivière-du-Loup should be shown as the point of origin.

Mr. Jacques Alary, Executive Vice-President of the Association du Camionnage du Québec, testified that his association represents approximately 800 members who hold permits from the Quebec Transport Commission and who operate to and from various points in Quebec, other Provinces and the United States. The association has followed Morneau's file for a number of years, has seen the application submitted to the Committee and the report of Mr. Bélair and has taken an interest in all of the documentation.

Mr. Jacques Leblanc, Executive Vice-President of the Bureau des Tariffs du Québec, also testified at the hearing. He indicated that, generally, tariff charges have had to escalate to maintain viable services. The bureau prepared a number of comparative tariff charts which were filed at the hearing as exhibits.

Mr. Claude D'Anjou, Vice-President of Transport D'Anjou Inc., also testified and filed, as an exhibit, a document supporting the claim by Morneau. Transport D'Anjou Inc. carries general merchandise from the eastern part of the Province of Quebec to Montreal and back. Along with Transport Guilbeault, the two have approximately 1,100 pieces of equipment. When the company receives a bill of lading to transport goods to the United States, included with it will be the documents necessary for export. Such are provided to it as a matter of course. In the services it presently provides to Lacolle, it solely receives bills of lading for Lacolle and nothing else in the way of documents. Mr. D'Anjou impressed on the Committee that it has the same customers as the railways, and transports the same goods from the same points of origin to the same points of destination.

The representatives of the parties, in concluding, submitted that all of the facts are before the Committee. The purpose of the Regulations is to give to truckers parity with the railways. One must determine whether a trucker fits into the criteria set out in section 2(f) of the Regulations and whether the movement in question is a direct one. The Committee,

DECISION NO.

according to the Regulations, has to be objective, and give consideration to all documents and facts. The facts show that the movements in question are out of the select territory to Lacolle, which qualifies the movements for subsidy. The producers would prefer to have direct movements to markets in the United States. However, as they cannot accomplish this in many instances, they will transport goods to their facilities such as at Lacolle. The merchandise is not sold when the demand is made of the trucker for transportation. The trucker does not know where the cargo is going after it is unloaded at the point of destination. A shipper likewise does not know where the goods will eventually end up.

This is a parallel case to the one entertained by the Review Committee in respect to the peat moss movement by the railways. That decision deals with a matter similar to the application before this Committee. The criteria held by the Review Committee is the same as in this case. As a matter of fact the case at hand is even stronger when both the English and French texts of the Regulations are read. Also, section 3 of the National Transportation Act sets out that one should not disadvantage one mode of transportation over the other. If there is any doubt in the mind of the Committee, the benefit must be given to the one seeking subsidy.

Section 2(f) of the Regulations consists of two parts. The first gives the characteristics where a movement is eligible for subsidy and the second one provides an exception. The first defines "outward movement", and if there were not a second part, we would not be at a Public Hearing. The second part provides for an exclusion and in matters of legislative interpretation that exception must be interpreted restrictively. In case of doubt, the benefit of the doubt should be given to the transporter. If the legislators wanted to leave out goods that may in future be exported, they could have said so. But where the goods are not sold, and one does not even know whether in the future they may be exported, then they should qualify for subsidy for the decision in respect to export had not been made at the time of transporting the goods. Even though one knows that chances are that 90% of the goods transported will find their eventual destination as being somewhere in the United States, there is no export of goods until the decision is made that specific goods will be loaded on a specific truck, consist of a particular mix of items, be for a certain customer, and that the truck will transport that load outside of Canada.

At hand, we have a Regulation which in English reads "exported" and in the French text "exporté" while the Review Committee recently had before it the Regulation that in English reads "exported" and in French "en cours d'exportation". By the latter, which is broader, one is, nevertheless, eligible for subsidy. Therefore, the case at hand is even more in line to qualify for subsidy.

The railways have decided not to serve Gaspé and Rivière-du-Loup. The shippers from those areas have no choice other than

DECISION NO.

to use truck transport. The shippers from New Brunswick can ship by railway at a cheaper rate and have the advantage over south shore shippers.

It can be seen from the facts that all of the elements of transporting peat moss by truck are the same as transporting the same goods by rail. The National Transportation Act is very clear in referring to the use of all modes of transport. One mode, therefore, should not be treated differently from another when conditions of transportation are similar. Canadian laws and regulations never intended to create situations where one mode of transport would be discriminated against another.

The purpose of the laws respecting subsidies is to encourage producing and manufacturing companies to locate in territories, which, due to distances and other economic pressures, would otherwise be disadvantaged. The additional incentive encourages them to locate, prosper and develop in the select territories. One must look at the Review Committee decision in the Peat Moss case where it was evident that questions should be asked; such as, what instructions are given by the shippers, what information does the transport undertaking have, and what were the terms of the waybill. Verifications have to be made and one must determine what is the point of origin, what is the point of destination and whether the movement is a direct one or, by routing, an interchange. At hand, there is not a notion of multiplicity of transporters by way of interchange and routing design, for it is clear that it is a direct routing which terminates at Lacolle. For the trucker, the point of origin is in Rivière-du-Loup or the Maritimes and the point of destination, Lacolle. For the trucker the movement ends there. It also ends for the shipper, if the goods are not at that time sold. Accordingly, the conclusion to be drawn here is simple. It is the same factual situation as that which was raised in respect to rail. The goods transported, the locations to and from, and the conditions under which they are transported, are the same in road transport as by rail. If the shipper decides to use the railway, then he is eligible to the benefits of the subsidy. It therefore would not be logical to preclude the availability of the subsidy when the form of transportation chosen is by road, using a truck.

FINDINGS AND CONCLUSIONS

The members of this panel considered this application, all the material submitted in support thereof, and the applicable legislation.

The panel is satisfied that the majority of the goods shipped from Rivière-du-Loup, for the Canadian market, are shipped directly from the point of origin to their final destination. However, the goods shipped to Lacolle and Boucherville are "stockpiled" waiting final destinations to the United States. We have serious reservations as to whether the provisions of the Atlantic Region Freight Assistance Regulations, when drafted, were meant to include subsidies for movements such as the ones operated by

DECISION NO.

Morneau to these two border points. The Committee has appraised the Minister of these reservations. However, from a strict technical point of view, and from the evidence presented, the goods in question are technically destined and shipped to a Canadian point before being sold.

The panel was strongly influenced by the Review Committee Decision No. 8305 dated August 22, 1983, in a similar case involving railways. The panel had no choice but to conclude, based on the evidence presented at the hearing, that there was no more artificial interruption of movement in this case than there was in the above-cited Review Committee case.

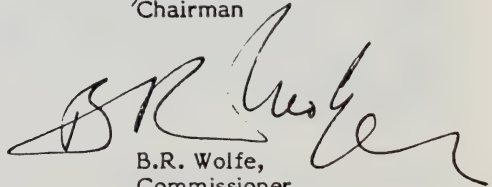
The evidence presented to us was to the effect that the shipper could not absolutely know whether his particular bag of peat moss would end up in the United States market, as there was always a remote possibility that it could end up being sold in Canada.

As the movements by rail are on all points similar to the ones before this Committee, this panel is accordingly satisfied that similar movements by truck should likewise be eligible for subsidy.

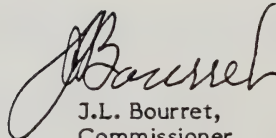
The movements of goods from the select territory to all points in Canada, as transported by Morneau, are, in the opinion of the Motor Vehicle Transport Committee, legally eligible for subsidy.



J.G. Drainville,
Chairman



B.R. Wolfe,
Commissioner



J.L. Bourret,
Commissioner



COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR

Le 11 septembre 1984

DÉCISION N° MV-ARFAA-222
(MV-84-1)

RELATIVE au paragraphe 2(f) du Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (DORS/69-370), dans lequel "mouvement de sortie" est défini comme suit:

" 'mouvement de sortie' désigne le transport des marchandises en vertu d'un seul connaissance direct par un camionneur depuis un endroit situé dans le territoire choisi jusqu'à un endroit du Canada situé hors du territoire choisi, mais ne comprend pas le transport de marchandises importées au Canada et en route vers l'endroit de livraison finale, ni le transport de marchandises exportées du Canada;"

RELATIVE à l'admissibilité à une subvention de certains mouvements de tourbe de mousse en vertu du Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, réclamée par Transport Morneau Inc.; et

RELATIVE à l'application des subventions aux produits transportés à partir d'un point situé dans le territoire choisi jusqu'à des points frontaliers du Canada, dont la destination finale est aux États-Unis d'Amérique.

Référence n° MV-83-79

Audience tenue dans le hall de l'Hôtel/Motel St-Louis Ltée, 473, rue Lafontaine, Rivière-du-Loup (Québec), le mardi 10 janvier 1984, à 13 h 30 heure locale.

PANEL

J.G. Drainville

Président

B.R. Wolfe

Commissaire

J.-L. Bourret

Commissaire

DECISION NO.

COMPARANTS

W.O. Fedoryk	Avocat de la Commission
Guy Sirois	Représentant de Transport Morneau Inc., Day & Ross Inc. et l'Association du Camionnage du Québec
Michel St-Hilaire	Représentant de Tourbières Premier Limitée
Jacques Dufresne	Représentant du Bureau des Tarifs du Québec Inc. et de Transport D'Anjou Inc.
Gilbert Morin	Représentant de Tourbières Lambert
Paul Théberge	Représentant de Tourbières de Saint-Fabien

Dans un avis daté du 14 décembre 1983, le Comité des transports par véhicule à moteur (ci-après le Comité) énonçait les objets de l'audience qui sont mentionnés dans l'intitulé. L'audience publique s'est tenue à Rivière-du-Loup, le 10 janvier 1984, conformément audit avis.

M. Lucien Bélair, chef, Transports routiers de la Commission, qui avait été nommé en vertu des articles 81 et 82 de la Loi nationale sur les transports pour faire enquête sur les activités de Transport Morneau Inc. en ce qui a trait au transport de tourbe de mousse, a témoigné à l'audience. Il a affirmé avoir mené son enquête à la fin d'octobre et au début de novembre 1983. Vous trouverez ci-dessous un résumé du témoignage de M. Bélair et du rapport d'enquête qu'il a déposé au Comité.

L'enquête de M. Bélair se rapportait à la définition d'un "mouvement de sortie" donnée dans le Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, C.R.C. 1979-1483 (ci-après le Règlement), eu égard à l'admissibilité de certains mouvements à une subvention en vertu du Règlement.

Au cours de son enquête, M. Bélair s'est rendu au dépôt de Transport Morneau Inc. à Saint-Arsène (Québec), à l'usine de Tourbières Premier Limitée (ci-après Premier) à Rivière-du-Loup, à l'usine de la Tourbe du Saint-Laurent, également à Rivière-du-Loup, à l'entrepôt de Premier Brands Inc. à Lacolle (Québec) (avant le mois de juin 1983), et à l'entrepôt de Premier Brands Inc. à Boucherville (Québec) (après le

DECISION NO.

9 juin 1983); il s'est également rendu au dépôt de Transport André Boire Limitée à Boucherville (Québec), au bureau de la Commission des transports du Québec et au Bureau des tarifs du Québec, à Montréal, au poste de douane du Canada à Blackpool (Québec), au poste de douane des États-Unis d'Amérique à Rousses Point (État de New-York), au bureau de la New-York State Troopers à Platsburg, au bureau de A.N. Deringer aux États-Unis, chez les agents de douanes de Rousses Point (New-York) et au bureau d'enregistrement des véhicules automobiles de l'État de New-York à Platsburg.

Selon M. Bélair, Transport Morneau a été constituée en 1973 et est, à titre de transporteur par véhicule à moteur dûment autorisé, assujettie aux dispositions de l'Ordonnance générale du Québec sur le camionnage et à la Loi sur le transport par véhicule à moteur du Canada. Elle assure son service en vertu des autorisations que lui a accordées la Commission des transports du Québec et détient le certificat n° 761 émis par la Commission canadienne des transports en vertu du Règlement. En ce qui a trait à la structure de l'entreprise, M. Denis Morneau possède 287 actions de la compagnie, sa femme Huguette une action, son fils André une action et Gaston Pelletier, son agent, une action. M. Denis Morneau dirige l'entreprise avec l'aide de son fils, lequel est son bras droit. Transport Morneau assure ses services à partir de Saint-Arsène (Québec); elle possède 12 tracteurs, 5 camions à ridelles, 32 remorques, 5 plates-formes et 2 remorques réfrigérantes, et elle emploie 22 personnes, dont 12 à titre de chauffeurs. Ses principaux clients sont Premier, la Tourbe du Saint-Laurent, la Société Coopérative Agricole de la Région de Rivière-du-Loup et F.F. Soucis Inc. La compagnie transporte principalement de la tourbe de mousse, des pommes de terre et du papier.

Transport Morneau dessert Premier depuis cinq ou six ans, mais depuis trois ans seulement sur une base régulière. Les remorques de la compagnie, qui sont régulièrement laissées dans la cour de Premier, sont chargées à Rivière-du-Loup et à Saint-Arsène par Premier et acheminées jusqu'à Lacolle, Montréal, Québec et la région de Québec. Il n'existe aucun contrat, oral ou écrit, entre Transport Morneau et Premier. Pendant la période de forte demande, Morneau achemine environ une remorque par jour pour le compte de Premier. Premier établit un connaissance et M. Gendron ou son assistant, signe le reçu au nom de Premier Brands Ltd. sur réception de la marchandise à Lacolle. De toute la tourbe de mousse que Transport Morneau achemine, 60 % est destinée à la région de Montréal, 20 % à d'autres points du Québec et 20 % à Lacolle. Le représentant de la compagnie de camionnage a indiqué qu'il ne connaissait pas la destination finale des produits livrés à Lacolle parce que la compagnie livre les marchandises à cet endroit et que ses remorques sont déchargées par Premier; il ignore également l'importance de l'entrepôt de Lacolle pour la compagnie Premier.

Le système de comptabilité de Transport Morneau, tel que l'a décrit M. Morneau, fonctionne comme suit: un commis vérifie les factures

DECISION NO.

simulées et y inscrit les taux, puis une autre personne les vérifie une seconde fois; les données des factures sont ensuite entrées dans l'ordinateur, et les principaux clients sont facturés une fois par semaine, les autres une fois par mois. Tous les clients reçoivent une facture pour tous les mouvements effectués durant le mois. Au fur et à mesure que les comptes sont payés, ils sont annulés dans l'ordinateur. Enfin, les factures et les copies de chèque, ou les talons de chèque, sont classés par client.

Voici un exemple typique d'un mouvement de tourbe de mousse pour le compte de Premier: un employé de Premier téléphone à la compagnie Morneau et lui demande si elle peut acheminer une cargaison de tourbe jusqu'à Lacolle. Puis, le répartiteur vérifie si la compagnie peut ou non effectuer le mouvement; cette décision dépend de la disponibilité d'une remorque et d'une cargaison au retour de Montréal. Lorsque Morneau accepte d'effectuer le mouvement, Premier charge la remorque laissée dans sa cour par Transport Morneau. Une fois le chargement terminé, Premier remplit un connaissement et le livre par automobile à Morneau, où l'on prépare une facture simulée pour le mouvement. Plus tard dans la soirée, Morneau désigne un chauffeur qui doit prendre la remorque et la conduire à Lacolle.

Transport Morneau livre les marchandises à l'entrepôt de Premier Brands Inc. à Lacolle, où M. Gendron ou son assistant signe la facture simulée et prend livraison du chargement. Les employés de Premier Brands Inc. s'occupent de décharger la remorque.

M. Bélair s'est également rendu au siège social de Premier à Rivière-du-Loup, où il a rencontré M. Bernard Bélanger, président de la compagnie et M. Jean Proulx, gestionnaire des relations publiques (Transport). Premier, qui est le noyau d'un ensemble d'exploitations de tourbe de mousse, a été fondée en 1938 et est restée sous le contrôle d'intérêts américains jusqu'en 1978. La compagnie compte un certain nombre de filiales, dont Premier Brands Inc. de New Rochelle (New-York), États-Unis d'Amérique; cette filiale a été établie pour s'occuper des ventes aux États-Unis d'Amérique; les autres filiales sont la Tourbe du Saint-Laurent Ltée, Tourbières de Sept-Îles Ltée et Tourbières de Point-au-Père (1983) Inc.

Le personnel du service des ventes transmet les commandes reçues à Premier à Rivière-du-Loup, laquelle décide quelle usine fournira la tourbe et quel transporteur l'acheminera. L'exploitation se fait principalement sur une base journalière, c'est-à-dire que les commandes sont remplies au fur et à mesure de leur réception. Les chiffres de vente des années précédentes servent à établir les prévisions de demande. Le prix unitaire de la tourbe comprend les frais de transport, lesquels varient selon la destination. Ainsi, si le destinataire prend lui-même livraison du produit à Rivière-du-Loup, il paye, par exemple, 4,25 \$ l'unité; par contre, s'il prend livraison du même produit à Montréal, le prix sera de 5,15 \$ l'unité. Le prix du produit lui-même est uniforme; c'est le coût du transport qui détermine

DECISION NO.

le prix unitaire total puisque le transport constitue la variable du coût et que les fluctuations de cette variable sont fonction de la destination.

Quatre-vingt pour cent des mouvements sont effectués par des camionneurs indépendants et le reste par des transporteurs publics comme Transport Speribel, Cabano Transport Ltée, Day & Ross Limited, Transport Thérberge Ltée et Transport D'Anjou Inc. À l'heure actuelle, la compagnie utilise le transport par camion 99 % du temps. Auparavant, elle utilisait très fréquemment le transport ferroviaire, se servant de wagons couverts. Cependant, elle a eu beaucoup de difficultés à obtenir du CN des wagons et des taux concurrentiels. En réalité, il a été allégué que la compagnie de chemin de fer ne semble pas intéressée à transporter de la tourbe pour le compte de Premier à Rivière-du-Loup et que la présente structure tarifaire est telle qu'en termes purement économiques, il est plus avantageux de facturer les marchandises expédiées à Rivière-du-Loup comme provenant du Nouveau-Brunswick parce qu'ainsi le taux est moins cher, même si la distance est supérieure.

Premier décide à Rivière-du-Loup du cheminement du trafic. En ce qui a trait à la tourbe de mousse expédiée à Lacolle, la compagnie a indiqué à M. Bélair qu'elle ne savait pas à l'avance quel sac en particulier sera vendu au Canada et quel sac sera vendu sur le marché américain. De toute la tourbe expédiée à Lacolle, 95 % est vendue sur le marché américain. Fondamentalement, l'exploitation de Premier est semblable à celle des autres producteurs de tourbe de mousse, sauf que Premier est l'un des principaux fournisseurs du marché canadien, tandis que la totalité des produits d'un grand nombre de ses concurrents sont destinés exclusivement aux États-Unis d'Amérique.

Le principal rôle de l'entrepôt de Lacolle est de stocker des marchandises afin de mieux desservir les marchés du Québec, de l'Ontario et des États-Unis. La plupart des commandes sont passées à très court avis; il est donc avantageux de stocker de la tourbe à Lacolle pour satisfaire les besoins de ces divers marchés. En effet, beaucoup de camionneurs hésitent à s'aventurer jusqu'à Rivière-du-Loup pour prendre un chargement. Par contre, il y a de nombreux camionneurs indépendants dans la région de Montréal à qui on peut faire appel pour effectuer des livraisons. Ainsi, il est évident que la majorité de la tourbe entreposée à Lacolle se rendra sur le marché américain. Toutes les marchandises expédiées de Rivière-du-Loup sont acheminées par Premier qui, lorsqu'elle reçoit une commande, essaie de la remplir en faisant une livraison directe de l'usine au client. Premier établit le connaissement ainsi que tous les autres documents d'exportation requis et s'occupe de trouver un camionneur et de faire faire la livraison. Lorsque Premier reçoit une commande qu'elle ne peut remplir à partir de l'usine parce qu'il lui est impossible de trouver un camionneur, elle essaie de trouver un camionneur qui effectuera la livraison à partir de Lacolle/Boucherville et puise dans les stocks entreposés à ces endroits.

DECISION NO.

Au sujet de la visite qu'il a effectuée chez Premier Brands Inc. à Lacolle (Québec), M. Bélair a établi que l'entrepôt de la compagnie ne se trouve pas à Lacolle, mais bien à Blackpool (Québec), c'est-à-dire à Saint-Bernard-de-Lacolle qui est situé à environ 13 km plus loin. L'entrepôt se trouve à moins de 350 mètres du bureau des douanes du Canada à la frontière du Canada et des États-Unis. Premier Brands Inc. loue un terrain de M. Marcel Gendron qui est propriétaire d'un relais de camionneurs et du terrain qui se trouve à l'arrière, le long de la route qui se trouve à proximité du point de passage vers les États-Unis. Il existe un contrat entre Premier Brands Inc. et M. Gendron, d'une durée de cinq ans à partir de septembre 1982, pour la location du terrain situé derrière le restaurant contre la somme de 11 000 \$ par année. La superficie de ce terrain est évaluée à entre 20 000 et 40 000 m²; le terrain n'est pas clôturé et ne comprend aucun bâtiment d'entreposage. M. Gendron a révélé que Premier voulait conclure une entente de dix ans, mais qu'il avait insisté pour que la durée soit plutôt de cinq ans. Toutefois, en juin 1983, Premier l'a informé de son intention de mettre fin à ses activités à Blackpool puisqu'elle fonctionnerait dorénavant à partir de Boucherville (Québec).

Divers transporteurs acheminent les marchandises de Premier depuis Rivière-du-Loup; une fois rendus à Blackpool, ils stationnent leurs remorques sur le terrain. Lorsque M. Gendron reçoit de Rivière-du-Loup l'ordre d'expédier un chargement, il se met à la recherche d'un camionneur; dès qu'il en a trouvé un, il lui demande de reculer sa remorque près de la remorque stationnée sur son terrain et remplit la plus grande partie possible de la commande à même le stock entreposé sur ladite remorque. Il lui arrive, pour remplir une commande, d'avoir à puiser des marchandises entreposées sur d'autres remorques ou sur le terrain. M. Gendron prépare ensuite les documents de transport nécessaires, expédie le chargement et envoie les copies restantes des documents à Premier à Rivière-du-Loup.

M. Gendron a indiqué à M. Bélair qu'il dirige ce service pour le compte de Premier Brands Inc. En effet, il embauche les sept ou huit hommes requis pour l'exploitation et Premier les paye directement. En plus du prix de location de son terrain, M. Gendron reçoit une commission de 25 \$ pour chaque mouvement expédié. Lorsqu'un camionneur arrive de Rivière-du-Loup avec un chargement, il laisse simplement sa remorque dans la cour, laquelle reste là pendant un ou deux jours, au maximum une semaine, avant que les marchandises ne soient transbordées sur une autre remorque. M. Gendron reçoit les commandes par téléphone de Premier à Rivière-du-Loup; comme il est en rapport quotidiennement avec les camionneurs de passage, il lui est facile de savoir qui est libre pour faire une livraison et dans quelle région générale et, lorsqu'il reçoit une commande de Rivière-du-Loup, il lui est facile d'organiser la livraison. M. Gendron n'a pas compris les motifs qui ont poussé Premier à mettre fin à ses activités à Blackpool et à déménager à Boucherville. En effet, il possède un terrain d'entreposage, une station service et un restaurant à un endroit stratégique, en bordure d'une importante route située à proximité de la frontière canado-américaine et par laquelle passent quotidiennement des camionneurs

DECISION NO.

américains. Il communique quotidiennement avec ces camionneurs et sait s'ils sont disponibles ou non. M. Gendron a indiqué que conformément aux instructions reçues, il prépare la facture indiquant que les marchandises transportées étaient expédiées de Rivière-du-Loup. Des 700 chargements reçus à Lacolle l'année précédente, seulement quatre ont été expédiés au Canada, les autres ont été exportés au États-Unis.

La visite de M. Bélair à l'entrepôt de Premier Brands Inc. à Boucherville n'a pas été tellement profitable puisque le service n'avait été déménagé à cet endroit que le 1^{er} juin 1983. Il n'y avait donc pas encore eu tellement d'activités à cet endroit puisque la haute saison pour le transport de la tourbe de mousse s'étend de janvier à mars de chaque année. Néanmoins, M. Bélair a visité ledit entrepôt. Il s'agit d'un ensemble comprenant une cour clôturée d'environ 12 000 m² et un hangar de tôle situé au fond du terrain et dans lequel étaient entreposés des sacs de tourbe de Premier. Au moment de la visite, un certain nombre de remorques étaient stationnées dans la cour et des sacs de tourbe étaient empilés par terre à l'extérieur. À l'avant du terrain se trouve un petit édifice inhabité comprenant deux bureaux à l'avant et un garage à l'arrière; il n'y avait aucun équipement ou mobilier de bureau dans l'édifice au moment de la visite. L'entrepôt en question est situé en bordure de la route 20, dans une région où l'on trouve de nombreux entrepôts de compagnies de transport.

Lors de sa visite des installations de Transport André Boire Ltée (ci-après Boire), à quelques kilomètres de l'entrepôt de Boucherville, M. Bélair a appris que Boire fournit maintenant les mêmes services que M. Gendron fournissait à Blackpool (Québec). Toutefois, Boire est également un transporteur de tourbe qui a acheminé des marchandises pour le compte de Premier entre Rivière-du-Loup et des endroits situés dans l'est des États-Unis. En 1982, Boire a effectué 413 mouvements pour le compte de Premier. Boire, comme le faisait Gendron, gère l'entrepôt de Premier à Boucherville, emploie les personnes requises pour le fonctionnement, prépare les documents de transport requis et reçoit une commission de 25 \$ pour chaque mouvement qu'il expédie. Il est à noter, cependant, que contrairement aux factures préparées à Lacolle, celles que Boire prépare mentionnent Boucherville (Québec) comme point d'origine.

Les visites que M. Bélair a effectuées à d'autres endroits ont démontré que les autorités concernées ne semblent pas s'inquiéter outre mesure de la situation, étant donné que les marchandises expédiées sont de la tourbe de mousse. Au Québec, il faut détenir un permis pour transporter de la tourbe de mousse. Toutefois, il suffit habituellement d'en faire la demande. Les camions sont censés s'arrêter aux douanes canadiennes à la frontière et de laisser une copie d'une formule portant le numéro B-13. Cependant, certains camionneurs passent sans s'arrêter. Pour sa part, le bureau des douanes américaines ramasse simplement la facture commerciale du camionneur. Les douaniers américains ne vérifient pas l'origine des marchandises et s'assurent simplement qu'aucune autre marchandise que

DECISION NO.

celle mentionnée sur la facture n'entre dans leur pays. Le principal souci des douaniers américains n'est pas tellement la nature des marchandises transportées, que le poids de ces marchandises; on essaie en particulier de s'assurer que le poids du chargement ne dépasse pas les limites imposées par l'État, que tous les certificats sont en ordre et que les taxes de transport sont payées pour le poids réel.

Au terme de l'enquête qu'il a effectuée, M. Bélair a été en mesure de tirer certaines conclusions dont il y aurait lieu, selon lui, de prendre note.

1. Premier est un producteur de tourbe de mousse qui vend la majorité de son produit sur le marché américain. Premier Brands Inc. a été constituée à la seule fin de commercialiser la tourbe de Premier aux États-Unis.
2. Le lieu d'entreposage de Premier Brands Inc. n'était pas situé à Lacolle, mais bien à Blackpool (Québec). Le service de Blackpool consistait essentiellement en un service de transfert de remorque à remorque. Des 700 mouvements effectués l'an dernier, seulement cinq sont restés au Canada.
3. Les raisons de l'existence des entrepôts, à Blackpool ou à Boucherville, sont les suivantes:
 - i) ils permettent à l'expéditeur d'acheminer des mouvements qu'il ne pourrait pas expédier autrement; et
 - ii) ils permettent à l'expéditeur d'être plus concurrentiel et de remplir des commandes:
 - a) puisqu'il y a peu de camionneurs capables d'acheminer des mouvements directement de Rivière-du-Loup jusqu'à la destination finale aux États-Unis d'Amérique,
 - b) que la plupart des transporteurs américains qui effectuent des livraisons à Montréal ne veulent pas s'aventurer jusqu'à Rivière-du-Loup ou ne possèdent pas les permis requis pour le faire,
 - c) et que les camionneurs capables de se rendre aux États-Unis sont faciles à trouver dans la région de Montréal.
4. Le nouvel entrepôt de Boucherville (Québec) semble être organisé pour fonctionner de la même manière que celui de Blackpool. Il est situé sur un terrain appartenant à Boire, à environ 65 km de la frontière américaine.

DECISION NO.

5. Boire est très active aux États-Unis et peut vraisemblablement effectuer plus de livraisons pour le compte de Premier en acheminant également des produits à partir de Boucherville (Québec) à destination des États-Unis, une fois que ces produits sont livrés à Boucherville. Lorsque Boire ne peut effectuer une livraison, elle s'arrange pour qu'un autre camionneur la remplace.
6. Il semble également clair que la majorité des mouvements à destination de Blackpool sont en fait destinés aux États-Unis. Premier reçoit toutes les commandes à Rivière-du-Loup. La meilleure méthode de livraison est évidemment la livraison directe aux États-Unis. M. Bélanger a en effet indiqué qu'un mouvement direct est préférable à une livraison à Blackpool. Le bris des sacs, le temps requis pour le déchargement et par la suite le rechargement, ainsi que le coût de mouvements en deux parties rendent en effet l'utilisation de l'entrepôt de Blackpool moins intéressante. Cependant, la plupart des commandes arrivent à court préavis et le facteur temps est essentiel. Par conséquent, lorsque Premier ne réussit pas à trouver de camionneur pour effectuer un mouvement direct jusqu'aux États-Unis, elle engage un camionneur local pour transporter la tourbe commandée jusqu'à Blackpool. Premier donne au même moment instruction à M. Gendron d'engager un camionneur pour effectuer la livraison finale à partir de Blackpool. Il s'ensuit donc un transfert des marchandises de remorque à remorque.
7. Il est donc évident que lorsque Morneau reçoit une subvention pour un mouvement de cette nature, c'est l'expéditeur qui profite des taux inférieurs de transport. Les camionneurs qui détiennent un certificat en vertu du programme de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique peuvent alors demander une subvention en vertu du Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique, ce qui procure une réduction supplémentaire à l'expéditeur.
8. Il est en outre à noter que le trafic visé par la réclamation qu'étudie présentement le Comité a effectivement été exporté aux États-Unis.

M. Gaston Pelletier a témoigné en sa qualité de vice-président de Transport Morneau. Il a déclaré que ses fonctions dans cette compagnie sont de superviser les activités à Montréal, de faire certaines ventes et de servir d'expert-conseil à l'égard des questions de tarifs et autres. M. Pelletier est également président d'une compagnie connue sous le nom de Conseillers en Taux de Frêt G.P. Limitée.

DECISION NO.

Transport Morneau possède au total 32 remorques qui sont stationnées à de nombreux endroits. Lorsque Premier veut expédier de la tourbe, elle appelle Morneau pour savoir si elle peut charger une remorque. Transport Morneau donne son accord pour le chargement et effectue le mouvement. Occasionnellement, Transport Morneau communique avec Premier pour lui faire savoir qu'elle doit effectuer une livraison à Rivière-du-Loup et pour lui demander si elle pourrait transporter un chargement à l'aller, de Rivière-du-Loup jusqu'à Montréal. La plupart du temps, Premier ou une autre compagnie avec laquelle Transport Morneau communique, offre un chargement, ce qui rend le service plus rentable puisque le camion est plein à l'aller et au retour. De récents perfectionnements ont permis d'exploiter des trains-routiers composés d'un tracteur et de deux remorques; le fait de tirer deux remorques en même temps est plus rentable. Les mouvements effectués peuvent être destinés à l'entrepôt de Boucherville, ou à des clients à l'Est, comme Rona à Montréal. Cela explique donc les différences relevées dans les factures simulées jointes au rapport de M. Bélair. La compagnie de transport ne connaît pas la nature des marchandises transportées, puisque les remorques sont déjà chargées lorsqu'elle les prend en charge dans la cour et qu'elle les laisse simplement à destination pour les reprendre plus tard vides. La compagnie doit donc se fier à la facture pour savoir ce qu'elle transporte.

Les remorques de 13,7 mètres (45 pieds) de la compagnie ne peuvent entrer aux États-Unis parce qu'elles dépassent la limite permise de 12,1 mètres (40 pieds). En outre, aucun train routier ne peut circuler au-delà de Montréal sur la route 20. La compagnie ne possède aucun permis d'exploitation aux États-Unis, mais il lui serait facile d'en obtenir. Elle ne connaît pas la destination finale des marchandises qu'elle transporte puisqu'elle ne dispose que d'une facture sur laquelle est indiqué l'endroit où livrer les marchandises. Il est coutumier dans l'industrie du camionnage, lorsqu'on reçoit une facture, de préparer une facture simulée (pro-bill). Transport Morneau a toujours utilisé le terme "Lacolle" pour désigner l'endroit à proximité de la frontière où est situé l'entrepôt, même si, techniquement, cet entrepôt est situé à 13 km de Lacolle. L'ancien nom de Blackpool n'est plus utilisé et la région est généralement connue sous le nom de Lacolle. Comme les trains-routiers ne peuvent désormais plus circuler que sur la route 20, elle ne peut aller plus loin que Boucherville et il lui est donc impossible de se rendre jusqu'à l'entrepôt situé près de la frontière. M. Pelletier estime que c'était sa responsabilité envers son client de déposer une requête au nom de Morneau. Il a fait un bref historique de l'affaire et a fait valoir que la Loi nationale sur les transports prévoit un traitement égal de tous les modes de transport. Lorsqu'on examine les tarifs, par exemple le tarif n° 5 à destination de Niagara Falls, le taux est de 517 \$ pour un mouvement. Toutefois, le CN facture 496,32 \$ à ses clients. Ce taux est celui inscrit dans le tarif moins la subvention applicable. Compte tenu de l'égalité de tous les modes de transport, Morneau devrait être admissible à ces subventions parce que les mouvements qu'elle effectue à destination de Lacolle sont exactement les mêmes que ceux effectués par les compagnies ferroviaires, sauf que Morneau utilise le camion plutôt que le chemin de fer.

DECISION NO.

M. Bernard Bélanger, président de Premier, a fait valoir dans son témoignage que l'une de ses principales responsabilités à titre de président est de superviser le fonctionnement de la compagnie et de s'assurer qu'elle est bien administrée. Il s'occupe, en outre, de l'exploitation générale de la compagnie. Lorsque M. Bélair a visité l'entrepôt de Lacolle, supervisé par M. Gendron, cet entrepôt était encore utilisé, mais en partie seulement. En effet, l'adresse de l'entrepôt de Montréal avait été changée, deux ou trois mois auparavant, pour Boucherville. En plus d'être toujours liée par contrat avec M. Gendron à Lacolle, Premier paie la location de l'entrepôt de Boucherville. Le contrat de location du terrain de M. Gendron a expiré en 1982 et a été renouvelé pour une autre période de cinq ans. L'organisation est à peu près la même qu'à Boucherville; la compagnie entrepose des marchandises aux deux endroits. Par exemple, en octobre 1983, la compagnie avait 6 000 sacs de tourbe en inventaire à Lacolle, évalués à 25 000 \$, et elle avait 40 000 sacs à Boucherville, évalués à 100 000 \$. Ces chiffres représentent l'inventaire total des marchandises transportées à ces deux endroits mais invendues. Les marchandises ainsi entreposées font partie de l'inventaire global de Premier. L'entreposage de ces marchandises à Lacolle et à Boucherville est nécessaire pour permettre à la compagnie de trouver plus facilement des camionneurs, car en hiver, il n'y a jamais assez de camions dans la région de Rivière-du-Loup pour répondre à toute la demande des expéditeurs. Par conséquent, Premier a loué des entrepôts près de Montréal pour y garder des marchandises destinées aux marchés des États-Unis, de l'Ontario et du Québec; elle conserve donc 53 000 sacs de tourbe non vendus à Montréal, afin qu'en mars et en avril, lorsque la demande est plus forte que la capacité de production à Rivière-du-Loup, la compagnie soit en mesure de puiser dans les stocks de Montréal. De nombreux camionneurs américains transportent des marchandises du sud des États-Unis jusqu'à Montréal et retourneraient à vide aux États-Unis si sa compagnie n'avait pas un entrepôt à Montréal. Il est à l'avantage de la compagnie de posséder des entrepôts dans la région de Montréal; elle peut en effet compter sur ces camionneurs, dont les camions sont vides au retour, pour transporter de la tourbe de mousse aux clients des États-Unis. Ainsi, lorsqu'on reçoit une commande à Rivière-du-Loup et qu'il est impossible d'expédier les marchandises directement, les employés de Montréal tentent de trouver un camionneur américain qui livrera un chargement de tourbe à un client des États-Unis. Dès qu'on réussit à trouver un de ces camionneurs, sa remorque est chargée à l'un des entrepôts de Montréal.

Selon M. Bélanger, le CN n'est pas intéressé à lui fournir un service de transport à partir de Rivière-du-Loup ou même à lui fournir un tarif ou des taux de transports.

À Rivière-du-Loup, les deux tiers du stock sont dans des hangars et l'autre tiers est empilé à l'extérieur. À Boucherville, la compagnie peut entreposer 150 000 sacs de tourbe, elle pourrait en garder autant à Lacolle. Les employés de Rivière-du-Loup communiquent par téléphone avec l'entrepôt de Montréal deux ou trois fois par jour. Comme la rapidité des livraisons est un facteur important, on ne peut se permettre d'attendre

DECISION NO.

une, deux ou trois semaines pour un camion. Lorsqu'un client passe une commande, il veut recevoir sa marchandise rapidement; la compagnie doit donc expédier les marchandises le plus vite possible. Ainsi, dès que l'entrepôt de Boucherville expédie un mouvement, il communique ce renseignement au bureau de Rivière-du-Loup qui, à son tour, transmet cette information au bureau de New-York pour les aviser qu'une commande particulière a été remplie.

M. Jean Proulx, qui s'occupe de l'organisation du transport pour le compte de Premier, a affirmé que les factures établies par Boire devraient être faites de la même manière que celles de Lacolle, c'est-à-dire que le point d'origine mentionné sur la facture devrait être Rivière-du-Loup.

M. Jacques Alary, vice-président exécutif de l'Association du Camionnage du Québec a fait valoir dans son témoignage que son Association représente environ 800 membres qui détiennent des permis de la Commission des transports du Québec et assurent des services à destination et en provenance de divers points du Québec, des autres provinces et des États-Unis. L'Association suit de près l'affaire Morneau depuis un certain nombre d'années, a pris connaissance de la requête déposée auprès du Comité et du rapport de M. Bélair et s'intéresse à tout ces documents.

M. Jacques Leblanc, vice-président exécutif du Bureau des Tariffs du Québec, a également témoigné à l'audience. Il a fait valoir qu'en général, les tarifs de transport ont dû augmenter pour assurer la rentabilité des services. Le Bureau a préparé un certain nombre de tableaux de comparaison des tarifs qu'il a déposés à titre de pièces à l'audience.

M. Claude D'Anjou, vice-président de Transport D'Anjou Inc., a aussi témoigné à l'audience et a déposé, à titre de pièce, un document à l'appui de la réclamation de Morneau. Transport D'Anjou Inc. achemine des marchandises générales de l'Est de la province de Québec jusqu'à Montréal et dans le sens inverse. Transport D'Anjou et Transport Guilbeault possèdent ensemble environ 1 100 unités de matériel roulant. Lorsque la compagnie reçoit un connaissance pour le transport de marchandises à destination des États-Unis, les documents d'exploitation nécessaires sont joints au connaissance. Ces documents sont normalement toujours fournis. En ce qui a trait aux mouvements qu'elle effectue jusqu'à Lacolle, elle reçoit uniquement des connaissances pour Lacolle et aucun autre document. M. D'Anjou a souligné, pour le bénéfice du Comité, que sa compagnie dessert les mêmes clients que les chemins de fer et transporte les mêmes marchandises à partir des mêmes points d'origine jusqu'aux mêmes points de destination.

En conclusion, les représentants des parties ont fait valoir que tous les faits se trouvent maintenant devant le Comité. L'objet du Règlement est d'accorder aux camionneurs la parité avec les chemins de fer. Il s'agit donc de déterminer si un camionneur satisfait aux critères énoncés au paragraphe 2(f) du Règlement et si le mouvement en question est un

DECISION NO.

mouvement direct. Selon le Règlement, le Comité doit être objectif et tenir compte de tous les documents et faits. Les faits démontrent en l'occurrence que les mouvements en question prennent leur origine dans le territoire choisi et se rendent à Lacolle, ce qui les rend admissibles aux subventions. Les producteurs préféreraient effectuer des mouvements directs jusqu'aux marchés des États-Unis, mais comme cela leur est souvent impossible, il doivent transporter leurs marchandises jusqu'à des entrepôts comme celui de Lacolle. Le produit n'est pas vendu lorsque la compagnie demande à un camionneur d'effectuer le transport. Le camionneur ne connaît pas la destination finale de la cargaison après l'avoir livrée à l'entrepôt. L'expéditeur ne connaît pas non plus la destination finale des marchandises.

La présente affaire est semblable à celle traitée par le Comité de révision à l'égard des mouvements de tourbe de mousse effectués par les compagnies de chemin de fer. La décision alors rendue porte sur une question semblable à celle de la requête soumise au Comité. Les critères retenus par le Comité de révision sont les mêmes que ceux de la présente affaire. En réalité, l'affaire qui nous occupe actuellement est encore plus claire lorsqu'on lit les versions anglaise et française du Règlement. Par ailleurs, l'article 3 de la Loi nationale sur les transports porte qu'il ne faut pas désavantager un mode de transport par rapport à un autre, et qu'en cas de doute dans l'esprit du Comité, il faut donner le bénéfice à la partie qui réclame une subvention.

Le paragraphe 2(f) du Règlement comprend deux parties: la première partie énonce les caractéristiques qui rendent un mouvement admissible à une subvention, et la deuxième présente une exception. La première partie définit un "mouvement de sortie" et s'il n'y avait pas de deuxième partie à ce paragraphe, nous ne serions pas en audience aujourd'hui. Par ailleurs, la deuxième partie du paragraphe prévoit une exclusion et, en matière d'interprétation des lois, une telle exception doit être interprétée d'une manière restrictive. En cas de doute, le bénéfice du doute doit être accordé au transporteur. Si le législateur avait voulu exclure certaines marchandises qui seraient éventuellement exportées, il aurait pu le préciser. Toutefois, lorsque les marchandises ne sont pas vendues et qu'il est impossible de dire si elles seront éventuellement exportées, lesdites marchandises devraient être admissibles à une subvention, puisque la décision de les exporter n'a pas encore été prise au moment du transport des marchandises. Même si l'on sait que dans 90 % des cas les marchandises ainsi transportées seront exportées vers quelqueendroit des États-Unis, il n'y a pas réellement exportation de marchandises tant que la décision n'a pas été prise de charger certaines marchandises particulières sur un camion particulier, que la composition du chargement n'est pas établie, que le nom du client n'est pas connu et que le camion n'a pas transporté son chargement hors du Canada.

DECISION NO.

Nous avons en main un Règlement qui, en anglais, utilise le terme "exported" et, en français, le terme "exporté", alors que le Comité de révision avait récemment en main un Règlement qui, en anglais, utilise le terme "exported" et, en français, l'expression "en cours d'exploitation". Même en vertu de la deuxième version, qui a un sens plus large, une partie est néanmoins admissible à une subvention. Par conséquent, le cas qui nous occupe est encore plus fidèlement conforme aux critères d'admissibilité à une subvention.

Les compagnies de chemin de fer ont décidé de ne pas desservir Gaspé et Rivière-du-Loup. Les expéditeurs de ces régions n'ont donc d'autre choix que de recourir au camionnage. Par contre, les expéditeurs de Nouveau-Brunswick peuvent expédier leurs marchandises par chemin de fer à des taux inférieurs et bénéficient donc d'un avantage sur les expéditeurs de la rive sud.

Il ressort clairement des faits présentés que tous les aspects du transport de tourbe de mousse par camion sont les mêmes que ceux du transport de tourbe par chemin de fer. La Loi nationale sur les transports est très claire en ce qui a trait à l'utilisation de tous les modes de transport. Par conséquent, un mode de transport ne devrait pas être traité différemment d'un autre lorsque les conditions de transport sont les mêmes. Les lois et règlements canadiens n'ont jamais voulu créer de situation dans laquelle un mode de transport serait désavantagé par rapport à un autre.

L'objet des lois sur les subventions est d'encourager les compagnies de production et de fabrication à s'établir dans des territoires qui, en raison des distances et d'autres facteurs économiques, seraient autrement désavantagées. Ce stimulant additionnel les encourage à s'établir dans les territoires choisis, à s'y développer et à y prospérer. Il y a lieu d'examiner la décision du Comité de révision dans l'affaire de la tourbe de mousse; il était évident que certaines questions devaient être posées, par exemple: quelles instructions l'expéditeur donne-t-il, quel renseignement l'entreprise de transport a-t-elle et quelles sont les coordonnées du connaissance. Il faut faire certaines vérifications, déterminer le point d'origine et le point de destination, et vérifier si le mouvement est un mouvement direct ou, en raison de l'itinéraire, un mouvement d'échange. Dans le cas qui nous occupe, les mouvements n'exigent pas la participation de plusieurs transporteurs dans le cadre d'échanges ou à cause de l'itinéraire, puisqu'il est clair que l'itinéraire choisi est direct et se termine à Lacolle. Pour le camionneur, le point d'origine est à Rivière-du-Loup ou dans les Maritimes et le point de destination à Lacolle; le mouvement se termine donc à Lacolle. Il en va de même pour l'expéditeur si, au moment du mouvement, les marchandises ne sont pas vendues. Par conséquent, la conclusion à tirer ici est simple; les faits dans cette affaire sont les mêmes que ceux de l'affaire du transport de tourbe par chemin de fer. Les marchandises transportées, les points d'origine et de destination et les

DECISION NO.

conditions de transport sont les mêmes pour le transport routier que pour le transport par chemin de fer. Si l'expéditeur choisit d'utiliser le chemin de fer, il est alors admissible à une subvention. Il serait donc illogique de ne pas accorder de subvention lorsque la forme de transport choisie est le camionnage.

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

Les membres du panel ont examiné la requête, les documents déposés à l'appui et les lois et règlements pertinents.

Le panel est convaincu que la majorité des marchandises expédiées à partir de Rivière-du-Loup et destinées au marché canadien sont expédiées directement du point d'origine à leur destination finale. Toutefois, les marchandises expédiées à Lacolle et à Boucherville sont empilées en attendant que la destination finale aux États-Unis soit connue. Nous avons de sérieuses réserves en ce qui a trait à l'allégation selon laquelle les dispositions du Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, au moment de leur rédaction, visaient à accorder des subventions aux mouvements du type de ceux effectués par Morneau jusqu'à ces deux points frontaliers. Le Comité a informé le Ministre de ces réserves. Cependant, d'un point de vue strictement technique, et en se fondant sur les preuves présentées, les marchandises en question sont techniquement destinées et expédiées à un point du Canada avant d'être vendues.

Par ailleurs, le panel a été fortement influencé dans son analyse par la décision du Comité de révision n° 8305 du 22 août 1983 concernant un cas semblable mettant en cause les compagnies de chemin de fer. Le panel n'a donc eu d'autre choix que de conclure, en se fondant sur les preuves présentées à l'audience, qu'il n'y a pas plus interruption artificielle du mouvement dans la présente affaire que dans l'affaire susmentionnée traitée par le Comité de révision.

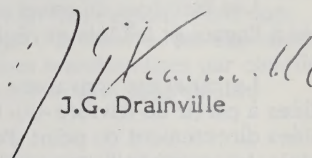
Les preuves qui nous ont été présentées faisaient valoir que l'expéditeur ne peut savoir avec certitude si un sac de tourbe en particulier sera vendu sur le marché des États-Unis, puisqu'il y a toujours une faible possibilité que ce sac soit vendu au Canada.

Étant donné que les mouvements par chemin de fer sont en tous points semblables à ceux en question dans la présente affaire, le panel est donc convaincu que les mouvements effectués par camion devraient également être admissibles à des subventions.

DECISION NO.

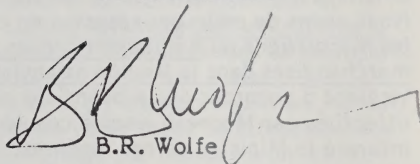
Le Comité des transports par véhicule à moteur estime que les mouvements de marchandises en provenance du territoire choisi et à destination de divers endroits du Canada effectués par Transport Morneau Inc. sont légalement admissibles à des subventions.

Le Président



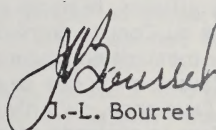
J.G. Drainville

Le Commissaire



B.R. Wolfe

Le Commissaire



J.-L. Bourret

ACCOPRESS®

25071	-	BLACK / NOIR	-	BG2507
25072	-	BLUE / BLEU	-	BU2507
25078	-	RED / ROUGE	-	BF2507
25075	-	GREEN / VERT	-	BP2507
25074	-	GREY / GRIS	-	BD2507
25073	-	R. BLUE / BLEU R.	-	BB2507
25079	-	X. RED / ROUGE X.	-	BX2507
25070	-	YELLOW / JAUNE	-	BY2507
25077	-	TANGERINE	-	BA2507

ACCO CANADIAN COMPANY LIMITED
COMPAGNIE CANADIENNE ACCO LIMITÉE
TORONTO CANADA

